



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 4 ΙΟΥΛΙΟΥ 1979

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
147

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 485

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ Β.Δ/τος 22/1964 «περὶ Κανονισμοῦ τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως μεταφορικῶν ἀεροπλάνων δημόσιας χρήσεως».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει :

1. Τὰς διατάξεις : α) τοῦ ἀρθρου 9 τοῦ Ν. 5017/1931 «περὶ Πολιτικῆς Ἀεροπορίας», β) τῆς κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν. 211/1947 Συμβάσεως «περὶ Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας» καὶ γ) τῶν ἀρθρων 1 καὶ 7 τοῦ Ν.Δ. 714/1970 «περὶ ἰδρύσεως Διευθύνσεως Ἐναερίων Μεταφορῶν παρὰ τῇ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν καὶ ὁργανώσεως τῆς Ὑπηρεσίας Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».

2. Τὴν ὑπ' ἀριθμ. 349/1979 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ Συγκοινωνιῶν, ἀποφασίζομεν :

Ἄρθρον 1.

1. Ἡ παρ. 1. 42 τοῦ ἀρθρου 1, τοῦ Β.Δ. 22/1964 ὅπως τροποποιήθηκε καὶ συμπληρώθηκε μεταγενέστερα ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«1.42. Συνθετικὰ Ἐκπαιδευτικὰ Μέσα (SYNTHETIC FLIGHT TRAINERS) : Συνθετικὰ ἐκπαιδευτικὰ μέσα εἶναι συσκευὲς πού ἡ χρησιμοποίησίς τους ἔχει ἐγκριθεῖ γιὰ τὴν ἀπομίμησιν συνθηκῶν πτήσεως ἐπὶ τοῦ ἐδάφους. Τέτοια συνθετικὰ ἐκπαιδευτικὰ μέσα εἶναι :

α) Ὁ Ἀπομιμητὴς Πτήσεως (FLIGHT SIMULATOR), ὁ ὁποῖος παρέχει ἀκριβὲς ὁμοίωμα τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως ἐνὸς συγκεκριμένου τύπου ἀεροπλάνου σὲ τέτοια ἔκτασι ὥστε ὁ ἔλεγχος λειτουργίας τῶν μηχανικῶν, ἡλεκτρικῶν, ἡλεκτρονικῶν καὶ λοιπῶν συστημάτων τοῦ ἀεροπλάνου, τὸ κανονικὸ περιβάλλον τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος πτήσεως καὶ οἱ ἐπιδόσεις καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ πτήσεως αὐτοῦ τοῦ τύπου ἀεροπλάνου, νὰ ἐξομοιοῦνται ἐπακριβῶς.

β) Ὁ Ἀπομιμητὴς Διαδικασιῶν πτήσεως (FLIGHT PROCEDURES TRAINER), ὁ ὁποῖος παρέχει ἀκριβὲς ὁμοίωμα τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως καὶ ἐξομοιώνει ἐπακριβῶς τόσο τὶς ἀντιδράσεις τῶν ὁργάνων καὶ τῶν ἀπλῶν χειρισμῶν λειτουργίας τῶν μηχανικῶν, ἡλεκτρικῶν, ἡλεκτρονικῶν καὶ λοιπῶν συστημάτων, ὅσο καὶ τὶς ἐπιδόσεις καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ πτήσεως ἀεροπλάνου συγκεκριμένης τάξεως.

γ) Ὁ Ἀπομιμητὴς Πτήσεως δι' Ὀργάνων (BASIC INSTRUMENT FLIGHT TRAINER), ὁ ὁποῖος, ἐξομοιώνει μετὰ κατ'ἀλληλα ὅργανα, ἐξομοιώνει τὸ περιβάλλον τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως ἐνὸς σὲ πτήσιν ἀεροπλάνου ὑπὸ συνθήκας πτήσεως δι' ὁργάνων».

2. Μετὰ τὴν παράγραφον 1.53 τοῦ ἀρθρου 1 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος προστίθεται παράγραφος 1.54, ἡ ὁποία ἔχει ὡς ἐξῆς :

«1.54. Ἐλάχιστα χρησιμοποίησεως Ἀεροδρομίου (AERODROME OPERATING MINIMA) : Εἶναι τὰ ἔρια χρησιμοποίησεως Ἀεροδρομίου γιὰ ἀπογείωσιν ἢ γιὰ προσγείωσιν, τὰ ὁποῖα ἐκφράζονται σὲ τιμὲς ὁρατότητος (VISIBILITY) ἢ ὁρατῆς ἀποστάσεως διαδρόμου (RUNWAY VISUAL RANGE), ἀποφασιστικοῦ ὕψους (DECISION HEIGHT) ἢ ἐλαχίστου ὕψους καθόδου (MINIMUM DESCENT ALTITUDE) καὶ συνθηκῶν τῶν νεφῶν (CLOUD CONDITIONS)».

Ἄρθρον 2.

1. Μετὰ τὴν ὑποπαράγραφον 2.2.5 τοῦ ἀρθρου 2 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος προστίθεται ὑποπαράγραφος 2.2.6, ἡ ὁποία ἔχει ὡς ἐξῆς :

«2.2.6. Ἡ ἄδεια τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως πρέπει νὰ βρίσκεται στὴν κυρία βάση τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορέως καὶ νὰ ἐπιδεικνύεται ἀρμοδίως στοὺς ἐξουσιοδοτημένους ἐκπροσώπους τῆς ΥΠΑ, κάθε φορὰ πού θὰ ζητεῖται».

2. Ἡ ὑποπαράγραφος 2.6.1 τοῦ ἀρθρου 2 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ. ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«2.6.1. Γενικά. Ὁ ἔλεγχος γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἀσκεῖται ἀπὸ τὴν ΥΠΑ. Πρὸς τὸ σκοπὸ αὐτὸ ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς ὑποχρεοῦται, σὲ ὅποιοδήποτε τόπο καὶ χρόνον, νὰ ἐπιτρέπει στοὺς ἔξουσιοδοτημένους ἔκπροσώπους τῆς ΥΠΑ τὴν ἀσκηση ἐλέγχου. ὁ ὁποῖος ἐκτείνεται σὲ ὅλες τὶς φάσεις καὶ τὰ στάδια τῆς τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀεροπλάνων».

Ἄρθρον 3.

1. Ἡ ὑποπαράγραφος 3.1.1. τοῦ ἀρθρου 3 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«3.1.1. Γενικά. Ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς πρέπει νὰ ἀποδείξει ὅτι εἶναι ἱκανὸς γιὰ τὴν ἐκτέλεσιν τακτικῶν πτήσεων σὲ κάθε ἀεροπορικὴ ὁδὸ ἢ τμήμα αὐτῆς μεταξὺ τῶν τακτικῶν ἢ προσωρινῶν ἀερολιμένων καὶ τῶν ἀεροδρομίων

έφοδιασμού και ότι οι διατιθέμενες υπηρεσίες και αεροναυτικές ευκολίες είναι επαρκείς και κατάλληλοι για το είδος των πτήσεων που θα εκτελεσθούν».

2. Η παρ. 3.3. του άρθρου 3 του αυτού Β.Δ/τος αντικαθίσταται, ως εξής :

«3.3. Τηλεπικοινωνιακές Ευκολίες. Τηλεπικοινωνιακοί σταθμοί για άμφιφορο επικοινωνία αέρος-εδάφους πρέπει να διατίθενται σε τέτοια σημεία κατά μήκος κάθε αεροπορικής οδού ώστε, υπό κανονικές συνθήκες πτήσεως, να εξασφαλίζεται απ' ευθείας ή μέσω έγκειμένων σταθμών σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας, αξιόπιστη και ταχεία επικοινωνία μεταξύ των αεροπλάνων και των ενδεδειγμένων σταθμών εδάφους σε οποιοδήποτε σημείο κατά μήκος της αεροπορικής οδού, επί της οποίας εκτελούνται πτήσεις, περιλαμβανομένων και των πτήσεων υπό κανόνες πτήσεως εξ όψεως (VFR)».

3. Η υποπαράγραφος 3.5.1. του άρθρου 3 του αυτού Β.Δ/τος αντικαθίσταται, ως εξής :

«3.5.1. Νυκτερινές και IFR πτήσεις. Πρὸ τῆς ἐκτελέσεως τακτικῶν νυκτερινῶν και IFR πτήσεων ὁ αεροπορικὸς μεταφορεὺς πρέπει νὰ ἀποδείξει καὶ πρὸ τῶν ἐκτάκτων νὰ καθορίσει ὅτι κατὰ μῆκος κάθε αεροπορικής οδού διατίθενται ἐπαρκῆ καὶ ἐγκεκριμένου τύπου γιὰ τὸν αεροπορικὸ μεταφορέα ραδιοαυτιλιακὰ βοηθήματα, ἐγκατεστημένα σὲ τέτοια σημεία ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἐκτέλεση αεροναυτίας πρὸς ὅποιο-δήποτε ἀερολιμένα τακτικῶ, προσωρινῶ, ἀνεφοδιασμοῦ ἢ ἐναλλακτικῶς, σὲ ἐκεῖνο τὸ βαθμὸ ἀκριβείας, ὁ ὁποῖος ἀπαιτεῖται τόσο γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τῆς πτήσεως ὅσο καὶ γιὰ τοὺς σκοποὺς τῆς ἐναερίου κυκλοφορίας. Ἡ ἀνωτέρω ὑποχρέωση δὲν ὑφίσταται γιὰ τὸν αεροπορικὸ μεταφορέα ἐφ' ὅσον οἱ ἐν λόγω πτήσεις ἐκτελοῦνται μὲ τὴ βοήθεια παρασκευῶν καὶ ἐγκεκριμένων συστημάτων αὐτοδυναμῶν συσκευῶν ναυτιλίας τοῦ αεροπλάνου ἢ μὲ τὴ βοήθεια ἀστροναυτιλίας».

Ἄρθρον 4.

1. Τὸ ἐδάφιο 5.5.1.4. τῆς παρ. 5.5. τοῦ άρθρου 5 τοῦ αυτού Β.Δ/τος αντικαθίσταται, ως εξής :

«5.5.1.4. Ἐξοπλισμὸς ἐπείγουσας ἀνάγκης. Γενικά. Ὅλα τὰ μέσα ἐπείγουσας ἀνάγκης, τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται στὰ κατωτέρω ἐδάφια 5.5.1.4.1. μέχρι 5.5.1.4.4., πρέπει νὰ τοποθετοῦνται σὲ θέσεις εὐκόλως προσιτῆς στὰ μέλη πληρώματος καὶ νὰ φαίνεται μὲ τρόπο ἀπλὸ καὶ σαφῆ ὁ τρόπος τῆς λειτουργίας των. Ὅταν τὰ μέσα αὐτὰ φέρονται σὲ κιβώτια ἢ σὲ διαμερίσματα τοῦ αεροπλάνου, πρέπει νὰ ἐπισημαίνονται κατὰ τρόπο ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλος ὁ ἐντοπισμὸς των. Τὰ ἐν λόγω μέσα ἐπείγουσας ἀνάγκης πρέπει νὰ καλύπτουν πλήρως τὸ σκοπὸ γιὰ τὸν ὁποῖο προορίζονται, νὰ εἶναι ἐν ἐνεργείᾳ πρὶν ἀπὸ κάθε πτήση καὶ ἔτοιμα γιὰ ἄμεση χρησιμοποίηση. Πρὸς τὸ σκοπὸ αὐτὸ ὅλα τὰ μέσα ἐπείγουσας ἀνάγκης πρέπει νὰ ἐλέγχονται καὶ νὰ ἐπιθεωροῦνται περιοδικῶς κατὰ χρονικὰ διαστήματα, τὰ ὁποῖα καθορίζονται στοὺς εἰδικoὺς ὁρους τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ αεροπορικοῦ μεταφορέως. 5.5.1.4.1. Πυροσβεστήρες χειρὸς γιὰ τὰ διαμερίσματα πληρώματος, ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων. Πυροσβεστήρες χειρὸς ἐγκεκριμένου τύπου πρέπει νὰ διατίθενται πρὸς χρῆση στὰ διαμερίσματα τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν ἐμπορευμάτων, σύμφωνα μὲ τὶς κατωτέρω ἀπαιτήσεις :

α) Τὸ εἶδος καὶ ἡ ποσότητα τῆς γομώσεως τῶν πυροσβεστήρων πρέπει νὰ εἶναι τὰ ἐνδεδειγμένα γιὰ τὸ εἶδος τῆς πυρκαϊῆς ποὺ πιθανὸν νὰ ἐπισυμβεῖ στὸ διαμέρισμα, στὸ ὁποῖο πρόκειται νὰ τοποθετηθοῦν.

β) Ἐνὰς πυροσβεστήρας τουλάχιστον πρέπει νὰ τοποθετῆται στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως τοῦ αεροπλάνου σὲ θέση εὐκόλως προσιτῆ γιὰ ἄμεση χρησιμοποίηση ἀπὸ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος πτήσεως.

γ) Στὸ θάλαμο ἐπιβατῶν τῶν αεροπλάνων, τὰ ὁποῖα διαθέτουν ἀπὸ ἑπτὰ (7) μέχρι τριάντα (30) θέσεις, πρέπει

νὰ τοποθετῆται σὲ κατάλληλη θέση ἑνὸς τουλάχιστον φορητὸς πυροσβεστήρας. Στὸ θάλαμο ἐπιβατῶν τῶν αεροπλάνων, τὰ ὁποῖα διαθέτουν περισσότερες ἀπὸ τριάντα (30) θέσεις, πρέπει νὰ τοποθετοῦνται δύο τουλάχιστον φορητοὶ πυροσβεστήρες. 5.5.1.4.2. Ἐξοπλισμὸς καὶ Εἶδη Πρώτων Βοηθειῶν. Εἶδη πρώτων βοηθειῶν κατάλληλα γιὰ τὴν περίθαλψη τῆς μορφῆς τῆς σωματικῆς βλάβης, ποὺ πιθανὸν νὰ ἐπισυμβεῖ κατὰ τὴν πτήση ἢ ἐλαφρῶν ἀτυχημάτων, πρέπει νὰ τοποθετοῦνται ἐντὸς τοῦ αεροπλάνου σὲ ποσότητα ἐπαρκῆ γιὰ τὸν ἀριθμὸ τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος. Ὁ ἀριθμὸς τῶν κιβωτίων πρώτων βοηθειῶν γιὰ κάθε τύπο αεροπλάνου, τὸ περιεχόμενον αὐτῶν καὶ ἡ ποσότητα τῶν εἰδῶν πρώτων βοηθειῶν, καθορίζονται ἀπὸ τὴν ΥΠΑ.5.5.1.4.3. Πέλεκυς καταστροφῆς. Ὅλα τὰ αεροπλάνα πρέπει νὰ εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ ἑνα (1) τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφῆς. 5.5.1.4.4. Φορητὰ μεγάφωνα. Ὅλα τὰ αεροπλάνα πρέπει νὰ διαθέτουν φορητὰ μεγάφωνα, τὰ ὁποῖα θὰ λειτουργοῦν μὲ ἡλεκτρικὸ ρεῦμα συσσωρευτῶν καὶ θὰ εἶναι τοποθετημένα σὲ θέσεις εὐκόλως προσιτῆς στὰ μέλη πληρώματος, στὰ ὁποῖα ἔχει ἀνατεθεῖ ἡ ἐκτέλεση ὁρισμένων καθηκόντων κατὰ τὴν ἐγκατάλειψη τοῦ αεροπλάνου σὲ περιπτώσεις ἐπείγουσας ἀνάγκης, σύμφωνα μὲ τὶς κατωτέρω ἀπαιτήσεις :

α) Ἀεροπλάνα, τὰ ὁποῖα ἔχουν περισσότερες ἀπὸ ἐξήντα (60) καὶ λιγώτερες ἀπὸ ἑκατὸ (100) θέσεις ἐπιβατῶν, πρέπει νὰ διαθέτουν ἑνα φορητὸ μεγάφωνο, τοποθετημένο στὸ πίσω μέρος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν.

β) Ἀεροπλάνα, τὰ ὁποῖα ἔχουν περισσότερες ἀπὸ ἑκατὸ (100) θέσεις ἐπιβατῶν, πρέπει νὰ διαθέτουν δύο (2) φορητὰ μεγάφωνα, τοποθετημένα τὸ ἑνα στὸ ἐμπρὸς καὶ τὸ ἄλλο στὸ πίσω μέρος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν. 5.5.1.4.5. Μέσα διευκολύνοντα τὴν ταχεία ἐγκατάλειψη τοῦ αεροπλάνου.

Ὅλα τὰ αεροπλάνα, τὰ ὁποῖα ἔχουν ἐξόδους κινδύνου τὸ κατώφλιο τῶν ὁποίων βρίσκεται περισσότερο ἀπὸ δύο (2) μέτρα πάνω ἀπὸ τὸ ἐδαφὸς ὅταν τὸ αεροπλάνο βρίσκεται στὸ ἐδαφὸς μὲ τὸ σύστημα προσγειώσεως στὴ θέση «ΚΑΤΩ», πρέπει νὰ εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ μέσα, τὰ ὁποῖα θὰ παρέχουν στοὺς ἐπιβάτες τὴ δυνατότητα ταχείας καθόδου ἀπὸ τὸ αεροπλάνο σὲ περίπτωσι ἐπείγουσας ἀνάγκης. Οἱ ἐξοδοί, τὸ κατώφλιο τῶν ὁποίων βρίσκεται στὸ ὕψος τοῦ δαπέδου τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν καὶ ἔχουν ἐγκριθεῖ ὡς ἐξοδοί κινδύνου, πρέπει νὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ κλίμακα τύπου ὀλισθητήρος ἢ μὲ ἄλλα παρεμφερῆ μέσα ταχείας ἐγκαταλείψεως τοῦ αεροπλάνου ὑπὸ τῶν ἐπιβατῶν. Κατὰ τὴ διάρκεια τῆς πτήσεως τὰ ἀνωτέρω μέσα πρέπει νὰ εἶναι σὲ θέση νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἁμέσως. Οἱ ἀνωτέρω ἀπαιτήσεις δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴ γιὰ τὶς ἐξόδους κινδύνου, οἱ ὁποῖες βρίσκονται πάνω ἀπὸ τὶς πτέρυγες τοῦ αεροπλάνου, ἐφ' ὅσον τὸ ὕψος τοῦ κατωφλίου των ἀπὸ τὶς πτέρυγες εἶναι μικρότερο τοῦ ἐνὸς μέτρου. 5.5.1.4.6. Ἐξοδοί κινδύνου. Θέση. Αριθμὸς. Στὴν περίπτωσι ποὺ ἡ θέση, ὁ ἀριθμὸς καὶ τὸ μέγεθος τῶν ἐξόδων κινδύνου τῶν μεταφορικῶν αεροπλάνων, δὲν καθορίζονται στὸν ἔχοντα ἐφαρμογὴ Κανονισμὸ Πτητικῆς Ἰκανότητος Ἀεροπλάνων, ἡ ΥΠΑ καθορίζει τὶς ἐξόδους κινδύνου βάσει τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν, τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος κάθε τύπου αεροπλάνου καὶ τοῦ εἴδους τῶν πτήσεων ποὺ ἐκτελοῦνται πάνω ἀπὸ ξηρὰ ἢ θάλασσα. 5.5.1.4.7. Σήμανση Ἐξόδων Κινδύνου :

α) Ἐσωτερικά. Ὅλες οἱ ἐξοδοί κινδύνου ἐπιβατῶν, ὁ τρόπος προσπελάσεως καὶ ἀνοίγματος αὐτῶν πρέπει νὰ ἐπισημαίνονται εὐδιάκριτα, ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἀναγνώρισις των ἀπὸ ἀπόσταση ἴση τουλάχιστον μὲ τὸ πλάτος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν. Οἱ θέσεις τῶν χειρολαβῶν μὲ τὶς ὁποῖες ἐπιτυγχάνεται τὸ ἀνοίγμα τῶν ἐξόδων κινδύνου καὶ οἱ ὁδηγίαι γιὰ τὸν τρόπο λειτουργίας των, πρέπει νὰ ἐπισημαίνονται πάνω ἢ παραπλεύρως τῶν ἐξόδων κινδύνου κατὰ τρόπο ποὺ νὰ ἐπιτρέψει τὴν ἀναγνώρισί των, ἀπὸ πρὸς ποὺ ἔχει κανονικὴ δραση, ἀπὸ ἀπόσταση ἐνὸς μέτρου. Σὲ ὅλα τὰ αεροπλάνα τὰ ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται γιὰ μεταφορὰ ἐπιβατῶν κατὰ τὴ νύκτα, πρέπει νὰ ἐγκα-

τασταθεί πηγή ή πηγές φωτισμού των εξόδων κινδύνου, οι οποίες θα παρέχουν ηλεκτρική ενέργεια ανεξάρτητα από εκείνη του κυρίου συστήματος φωτισμού του αεροπλάνου, ώστε να φωτίζονται όλα τα επισημασμένα σημεία των εξόδων κινδύνου επιβατών. Το ανεξάρτητο αυτό σύστημα πρέπει να έχει σχεδιασθεί κατά τρόπο ώστε να τίθεται αυτόματα σε λειτουργία σε περίπτωση ανωμάλου προσγειώσεως και να εξακολουθεί να λειτουργεί και μετά την ανώμαλο προσγείωση. Το σύστημα αυτό πρέπει επίσης να λειτουργεί με το χέρι ή να τίθεται σε λειτουργία μόνο με το χέρι. Στην περίπτωση λειτουργίας μόνο με το χέρι, απαιτείται όπως, πριν από κάθε απογείωση ή προσγείωση του αεροπλάνου κατά τη νύκτα, τίθεται το σύστημα αυτό σε λειτουργία.

β) Έξωτερικά. Οι εξωτερικές επιφάνειες του αεροπλάνου πρέπει να επισημαίνονται κατά τρόπο ο οποίος θα επιτρέπει σαφή αναγνώριση των υφισταμένων εξόδων κινδύνου. Όταν οι εξοδοί κινδύνου χειρίζονται απ' έξω, στη σήμανση αυτή πρέπει να περιλαμβάνονται πληροφορίες για τον τρόπο με τον οποίο επιτυγχάνεται το άνοιγμά των.

2. Το δέταφιο 5.5.1.5. της παρ. 5.5. του άρθρου 5 του αυτού Β.Δ/τος αντικαθίσταται, ως εξής :

«5.5.1.5. Θέσεις και Ζώνες προσδέσεως για όλους τους επιβαίνοντες. Για κάθε μέλος πληρώματος καθώς και για κάθε επιβάτη του αεροπλάνου ηλικίας μεγαλύτερας των δύο (2) ετών, πρέπει να διατίθεται έγκριμένο από το κράτος κατασκευής του αεροπλάνου κάθισμα ή κλίνη με έγκριμένη ζώνη προσδέσεως. Για κλίνες του ενός ή των δύο προσώπων, εφ' όσον κατά τη διάρκεια της απογείωσης ή προσγείωσης βρίσκονται σ' αυτές πρόσωπα εν κατακλίσει ή προσηλωμένοι, αρκεί μία ζώνη προσδέσεως. Κατά την διάρκεια της πτήσεως, εξαιρουμένων των φάσεων απογείωσης και προσγειώσεως, αρκεί μία ζώνη προσδέσεως για δύο πρόσωπα, εφ' όσον κάθονται σε ανάκλιτρο ή σε άλλο κάθισμα πολλών θέσεων. Τα μέλη πληρώματος και οι επιβάτες του αεροπλάνου υποχρεούνται να καταλαμβάνουν όρισμένο κάθισμα ή κλίνη και να έχουν προσδεμένη τη ζώνη προσδέσεως κατά την απογείωση και την προσγείωση καθώς και κατά την πτήση, εφ' όσον αυτό κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη. Από την υποχρέωση αυτή εξαιρούνται τα νήτια ηλικίας μέχρι δύο (2) ετών τα οποία πρέπει να κρατούνται σταθερά στα χέρια των ενηλίκων προσώπων που τα συνοδεύουν. Η ζώνη προσδέσεως του κυβερνήτου, συγκυβερνήτου και ιπταμένου μηχανικού των αεροπλάνων, τα οποία ετυχαν πιστοποιητικού τύπου μετά την 1ην Ιουνίου 1958, πρέπει να περιλαμβάνει και εξάρτηση ώμου (ιμάντες ώμου)».

3. Μετά το δέταφιο 5.5.1.6.8. της παρ. 5.5. του άρθρου 5 του αυτού Β.Δ/τος προστίθενται δέταφια 5.5.1.6.9. και 5.5.1.6.10. τα οποία έχουν ως εξής :

«5.5.1.6.9. Σύστημα Ανακοινώσεων Επιβατών. Όλα τα αεροπλάνα, τα οποία διαθέτουν θέσεις επιβατών περισσότερες των δέκα εννέα (19), πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα ανακοινώσεων για την ακουστική ενημέρωση των επιβατών, ικανό να λειτουργεί ανεξάρτητα από το σύστημα ενδοσυνεννόησης που καθορίζεται στο επόμενο δέταφιο 5.5.1.6.10, εξαιρείται των ακουστικών, μικροφώνων, διακοπών διαλογής και σημάτων διεγέρσεως. Το σύστημα αυτό πρέπει να είναι έγκριμένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού Πτητικής Ικανότητας του κράτους κατασκευής του αεροπλάνου και να καλύπτει τις εξής προϋποθέσεις :

α) Να είναι προσιτό για άμεσο χρησιμοποίησή του από μία μία από τις δύο θέσεις των χειριστών του θαλάμου διακυβερνήσεως.

β) Να είναι προσιτό για την χρησιμοποίησή του από μία τουλάχιστον θέση αεροσυνοδού του θαλάμου επιβατών.

γ) Να είναι ικανό να λειτουργεί μέσα σε δέκα (10) δευτερόλεπτα από αεροσυνοδὸ καὶ ἀπὸ ἐκείνες τις θέσεις

αεροσυνοδὸν τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν ἀπὸ τις ὁποῖες ἡ χρησιμοποίησή του εἶναι προσιτή.

δ) Οι ανακοινώσεις προς τους επιβάτες να ακούονται καθαρά σε οποιαδήποτε θέση επιβάτου ή αεροσυνοδού του θαλάμου επιβατών.

5.5.1.6.10. Σύστημα Ένδοσυνεννόησης. Όλα τα αεροπλάνα, τα οποία διαθέτουν θέσεις επιβατών περισσότερες από δέκα εννέα (19), πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα ενδοσυνεννόησης για την μεταξύ των μελών του πληρώματος επικοινωνία, ικανό να λειτουργεί ανεξάρτητα από το σύστημα ανακοινώσεων επιβατών που καθορίζεται στο προηγούμενο δέταφιο 5.5.1.6.9., εξαιρείται των ακουστικών, μικροφώνων, διακοπών διαλογής και σημάτων διεγέρσεως. Το σύστημα αυτό πρέπει να είναι έγκριμένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού Πτητικής Ικανότητας του κράτους κατασκευής του αεροπλάνου και να καλύπτει τις εξής προϋποθέσεις :

α) Να παρέχει αμείβορο επικοινωνία μεταξύ του θαλάμου διακυβερνήσεως και του θαλάμου επιβατών.

β) Να είναι προσιτό για άμεσο χρησιμοποίησή του από μία από τις δύο θέσεις χειριστών του θαλάμου διακυβερνήσεως.

γ) Να είναι προσιτό για την χρησιμοποίησή του από περισσότερες τής μιάς θέσεις αεροσυνοδών και κατά τέτοιο τρόπο τοποθετημένα μέσα στο θάλαμο επιβατών ώστε, όλες οι εξοδοί κινδύνου να είναι ορατές από μία ή περισσότερες των θέσεων αυτών.

δ) Να διαθέτει εγκατάσταση ετοιμότητας, ικανή να διεγείρει με ακουστικά ή ορατά σήματα τα μέλη πληρώματος του θαλάμου επιβατών στις κλήσεις των μελών πληρώματος, του θαλάμου διακυβερνήσεως και αντίστροφως. Περαιτέρω ή εγκατάσταση αυτή πρέπει να έχει δυνατότητα να διαχωρίζει μία κανονική κλήση από μία άλλη επείγουσας ανάγκης, και

ε) Κατά την εξυπηρέτηση των αεροπλάνων στο έδαφος, να παρέχει αμείβορο επικοινωνία μεταξύ του προσωπικού εδάφους και με κάθε ένα χωριστά από δύο τουλάχιστον μέλη πληρώματος πτήσεως του θαλάμου διακυβερνήσεως. Όταν στο σύστημα είναι συνδεδεμένο το προσωπικό εδάφους, το σύστημα αυτό πρέπει να παρέχει κατάλληλη ένδειξη με την οποία να σημαίνεται με τρόπο απλό και σαφή στα μέλη πληρώματος ή σύνδεση και κατά ταύτα η παρουσία πλησίον του αεροπλάνου, του προσωπικού εδάφους».

4. Μετά το δέταφιο 5.5.2.5. της παρ. 5.5. του άρθρου 5 του αυτού Β.Δ/τος προστίθεται δέταφιο 5.5.2.6, το οποίο έχει ως εξής :

«5.5.2.6. Αποτυπώται Όμιλίας θαλάμου διακυβερνήσεως. Σε κάθε αεριοθωμένο (TURBOJET), στροβιλοελικοφόρο (TURBOPROP) ή τετρακινήτριο έμβολοφόρο ρυθμιζόμενης πιέσεως αεροπλάνο, πρέπει να τοποθετείται αποτυπώτης όμιλίας θαλάμου διακυβερνήσεως έγκριμένου ή παραδεγμένου τύπου. Η εγκατάσταση του αποτυπώτου αυτού καθώς και οι περιπτώσεις που θα λειτουργεί για την έγγραφη τής όμιλίας, θα γίνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού Πτητικής Ικανότητας (AIRWORTHINESS CODE) του κράτους κατασκευής του αεροπλάνου και τις εκάστοτε απαιτήσεις τής ΥΠΑ. Οι αποτυπώται όμιλίας πρέπει να τίθενται σε λειτουργία με την έναρξη αναγνώσεως του πίνακος ελέγχου διαδικασιών πτήσεως (CHECK LIST) του αεροπλάνου και να λειτουργούν συνεχώς μέχρι πέρας αναγνώσεως του τελικού τμήματος του πίνακος αυτού (FINAL CHECK LIST) μετά το πέρας τής πτήσεως. Σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος το οποίο απαιτεί διερεύνηση, οι αποτυπωθείσες όμιλίες τίθενται στην άμεση διάθεση τής ΥΠΑ και φυλάσσονται υπό του αεροπορικού μεταφορέως για χρονικό διάστημα εξήντα (60) ημερών τουλάχιστον, εκτός εάν η ΥΠΑ όρισε μεγαλύτερο. Πληροφορίες που λαμβάνονται με τους αποτυπωτές όμιλίας, χρησιμοποιούνται από την ΥΠΑ βασικά για την εξακρίβωση τής αιτίας, ή οποία προκάλεσε το ατύχημα ή το συμβάν».

5. Τò ἐδάφιο 5.5.3.3.1. τῆς παρ. 5.5. τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ./τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«5.5.3.3.1. Μέλη πληρώματος. Γιά πτήσεις σέ «Υψηλή Πτήσεως» ἀνώτερων τῶν 10.000 ποδῶν, ἡ ποσότης ὀξυγόνου πρέπει νά εἶναι ἱκανή, ὥστε νά πληροῦνται οἱ ἀπαιτήσεις τοῦ ἐδαφίου 5.5.3.3.1., μέ τήν προϋπόθεση ὅτι ἡ ποσότης αὐτή δέν θά εἶναι μικρότερη ἀπό ἐκείνη ἡ ὁποία ἀπαιτεῖται γιά τίς ἀνάγκες τῶν ἐν ὑπηρεσία μελῶν τοῦ πληρώματος πτήσεως γιά χρονικό διάστημα 2 ὥρων, συνυπολογιζομένης στήν προκείμενη περίπτωση καί τῆς ποσότητος ὀξυγόνου, ἡ ὁποία προβλέπεται ὑπό τοῦ ἐδαφίου 5.5.3.6. Ὅταν ἡ πτήση ἐκτελεῖται σέ «Υψηλή πτήσεως» μεγαλύτερα τῶν 25.000 ποδῶν πρέπει νά διατιθέται, γιά κάθε ἐν ὑπηρεσία στό θάλαμο διακυβερνήσεως τοῦ ἀεροπλάνου μέλος πληρώματος πτήσεως, προσωπίδα ὀξυγόνου σχεδιασμένη κατὰ τρόπο ὥστε, νά δύναται νά τοποθετηθεῖ γρήγορα στό πρόσωπο, νά εἶναι ἀσφαλῶς καί ἀεροστεγῶς προσαρμοσμένη σέ πηγὴ παροχῆς ὀξυγόνου καί νά παρέχει ὀξυγόνο σέ κάθε ζήτηση (UPON DEMAND). Ἡ προσωπίδα αὕτη πρέπει ἐπίσης νά εἶναι σχεδιασμένη κατὰ τρόπο ὥστε, μετὰ τήν τοποθέτησή της στό πρόσωπο, νά μὴ ἐμποδίζει τήν ἄμεση ἐπικοινωνία μετὰ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος πτήσεως καί τῶν λοιπῶν μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ἀεροπλάνου, διὰ τοῦ συστήματος ἐνδοσυνεννοήσεως. Ἐφ' ὅσον οἱ προσωπίδες αὐτές δέν χρησιμοποιοῦνται, πρέπει νά τοποθετοῦνται σέ κατάλληλη θέση καί νά εἶναι σέ τέτοια κατάστασις ὥστε νά μποροῦν νά χρησιμοποιηθοῦν ἁμέσως ἀπὸ τὰ ἐν ὑπηρεσία μέλη τοῦ πληρώματος πτήσεως, σέ περιπτώσεις ἐπείγουσας ἀνάγκης. Ὅταν ἡ πτήση ἐκτελεῖται σέ «Υψηλή Πτήσεως» μεγαλύτερα τῶν 25.000 ποδῶν ἕνας τουλάχιστον ἀπὸ τοὺς χειριστὲς ποὺ βρίσκονται στὰ χειριστήρια τοῦ ἀεροπλάνου, πρέπει νά φέρει καί νά χρησιμοποιεῖ συνεχῶς προσωπίδα ὀξυγόνου, ἡ ὁποία θά εἶναι ἀσφαλῶς καί ἀεροστεγῶς προσαρμοσμένη σέ πηγὴ παροχῆς ὀξυγόνου. Ἐὰν ἡ πτήση ἐκτελεῖται σέ ὕψος κάτω τῶν 41.000 ποδῶν καί οἱ προσωπίδες ὀξυγόνου ποὺ διαθέτει τὸ ἀεροπλάνο εἶναι τύπου ταχυτάτης τοποθετήσεως, ἐπιτρέπεται ἡ μὴ συνεχῆς χρησιμοποίηση, ἐφ' ὅσον ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορὸς ἀποδείξει ὅτι οἱ προσωπίδες αὐτές εἶναι δυνατὸ νά τοποθετηθοῦν στό πρόσωπο :

α) Μὲ τὸ ἓνα χέρι καί σέ χρόνον ὄχι μεγαλύτερον τῶν 5 δευτερολέπτων.

β) Χωρὶς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις στήν ταχεία ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων ἐπείγουσας ἀνάγκης ποὺ ἀνατίθενται στὰ μέλη πληρώματος πτήσεως τοῦ ἀεροπλάνου.

Ὅταν ἡ πτήση ἐκτελεῖται σέ «Υψηλή Πτήσεως» μεγαλύτερα τῶν 25.000 ποδῶν καί ἕνας ἀπὸ τοὺς χειριστὲς ἐγκαταλείψει γιά ὁποιοδήποτε λόγο τὴ θέση του, ὁ ἄλλος χειριστὴς πρέπει νά χρησιμοποιήσῃ προσωπίδα ὀξυγόνου, ἐφαρμόζοντας αὕτη στό πρόσωπό του, μέχρι νά ἐπιστρέψῃ ὁ πρῶτος στή θέση του. Πρὶν ἀπὸ κάθε ἀπυγείωσι τὰ μέλη πληρώματος πτήσεως τοῦ ἀεροπλάνου πρέπει νά ἐλέγχουν αὐτοπροσώπως τὴ συσκευὴ ὀξυγόνου καί νά βεβαιοῦνται ὅτι ἡ διατιθέμενη προσωπίδα ὀξυγόνου εἶναι ἐν λειτουργίᾳ καί κατάλληλη γιά τὸ πρόσωπό τους καί ὅτι αὕτη εἶναι συνδεδεμένη μετὰ τὴν πηγὴ παροχῆς ὀξυγόνου στό ἐνδεδειγμένο σημεῖο. Ἐπίσης πρέπει νά βεβαιοῦνται ὅτι ἡ πίεσις ὀξυγόνου εἶναι κανονικὴ καί ἡ ποσότης τοῦτον ἐπαρκὴς πρὸς χρῆσιν. Κάθε μέλος πληρώματος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν κατὰ τὴ διάρκειαν τῆς πτήσεως σέ «Υψηλή Πτήσεως» μεγαλύτερα τῶν 25.000 ποδῶν, πρέπει νά φέρει φορητὴ συσκευὴ ὀξυγόνου, ἡ ὁποία νά περιέχει ποσότητα ὀξυγόνου ἱκανὴ νά ἐπαρκέσῃ γιά 15 λεπτὰ τουλάχιστον, ἐκτὸς ἐὰν ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορὸς ἀποδείξῃ ὅτι ἐπαρκὴς ἀριθμὸς φορητῶν συσκευῶν ὀξυγόνου με προσωπίδες ἢ πλεονάζοντα στόμια παροχῆς ὀξυγόνου καί προσωπίδες, εἶναι κατὰ τέτοιον τρόπο κατανεμημέναι μέσα στό θάλαμο ἐπιβατῶν, ὥστε νά ἐξασφαλιστεῖ ἡ ἄμεση χρησιμοποίησις αὐτῶν ἀπὸ κάθε μέλος πληρώματος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν, ἀπὸ ὁποιοδήποτε σημεῖο στό ὁποῖο θά βρισκόταν μέσα στό θάλαμο ἐπιβατῶν, κατὰ τὴ στιγμήν

ποῦ τυχόν θά ἐπισυμβεῖ βλάβη στό σύστημα ἐλεγχόμενης πίεσεως τοῦ ἀεροπλάνου».

6. Ἡ ὑποπαράγραφος 5.6.1. τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ./τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«5.6.1. Γενικά. Ὅλες οἱ ἐργασίες ἐξυπηρετήσεως, ἐπιθεωρήσεως, συντηρήσεως, ἐπισκευῆς καί γενικῆς ἐπισκευῆς, πρέπει νά ἐκτελοῦνται σύμφωνα με τοὺς κανονισμοὺς τῆς ΥΠΑ. Ἡ ἐπιθεώρησις καί ἡ συντήρησις τῶν ἀεροπλάνων τοῦ ἀεροπορικῶν μεταφορῶν καί τοῦ βοηθητικῶν ἐξοπλισμοῦ τῶν, πρέπει νά ἐκτελεῖται σύμφωνα με ἐγκεκριμένο ἀπὸ τὴν ΥΠΑ σύστημα συνεχοῦς ἐπιθεωρήσεως-συντηρήσεως. Λεπτομέρειες τοῦ ἐγκεκριμένου συστήματος ἐπιθεωρήσεως-συντηρήσεως, στίς ὁποῖες περιλαμβάνονται καί οἱ περιγραφόμενες ἀπὸ τὸ σύστημα αὐτὸ διαδικασίες καί ὁδηγίες γιά τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐπιθεωρήσεως-συντηρήσεως, καθῶς καί τὰ καθήκοντα καί οἱ εὐθύνες τῶν διαφόρων κατηγοριῶν τοῦ ἐδικειμένου προσωπικοῦ συντηρήσεως, πρέπει νά περιέχονται στό Ἐγχειρίδιο Τεχνικῆς Ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἀεροπορικῶν μεταφορῶν. Ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορὸς πρέπει νά ἐκπονεῖ, νά διατηρεῖ ἐν ἰσχύϊ καί νά ἐφαρμόζῃ σύστημα συνεχοῦς παρακολουθήσεως καί ἀναλύσεως τῆς ἀποδόσεως καί ἀποτελεσματικότητος τῶν προγραμμάτων ἐπιθεωρήσεως, προληπτικῆς συντηρήσεως, λοιπῆς συντηρήσεως, μετατροπῶν καί γενικῶν τῆς συμπεριφορᾶς τοῦ πτητικοῦ ὕλικου καθῶς καί σύστημα γιά τὴν ἀναθεώρησις καί διόρθωσις τῶν ἀνωτέρω προγραμμάτων, ἀνεξάρτητα ἐὰν αὐτὰ ἐφαρμόζονται ἀπὸ τὸν ἴδιον ἢ ἀπὸ ἄλλο φορέα».

7. Τò ἐδάφιο 5.6.7.3. τῆς παρ. 5.6. τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«5.6.7.3. Τήρηση Ἀρχείων. Τὰ καθοριζόμενα στήν παρ. 5.6.1. ὑποπαράγραφῳ ἀρχεῖα φυλάσσονται, κατὰ περίπτωσιν, ὡς ἐξῆς :

α) Ἀεροσκαφῶν, σκαφῶν, κινητῶν καί ἐλίκων :

αα) Τὰ ἀρχεῖα ποὺ ἀναφέρονται στίς ἐπισκευές καί τίς ὑποχρεωτικὲς ἢ μὴ μείζονες μετατροπές, φυλάσσονται μέχρι ὅτου τὸ προϊόν, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐξετελέσθησαν, πωληθεῖ ἢ καταργηθεῖ.

ββ) Τὰ ἀρχεῖα γενικῆς ἐπισκευῆς φυλάσσονται μέχρι τῆς ἐπομένης πλήρους γενικῆς ἐπισκευῆς τοῦ ὕλικου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐξετελέσθη.

γγ) Τὰ ἀρχεῖα συντηρήσεως καί ἐλασσόνων μετατροπῶν, ἐξαιρουμένων τῶν γενικῶν ἐπισκευῶν, φυλάσσονται μέχρι τῆς ἐπαναλήψεως ἢ ὑπερκαλύψεως γενομένης συντηρήσεως ἢ ἐλάσσονος μετατροπῆς ἀπὸ ἄλλη συντήρησις ἢ μετατροπὴ ἢ μέχρι διενεργείας νεωτέρας γενικῆς ἐπισκευῆς ἐπὶ τοῦ ὕλικου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐξετελέσθη συντήρησις ἢ μετατροπὴ ἢ, τέλος, γιά ἕνα τουλάχιστον ἔτος ἀφ' ὅτου τὸ ὕλικὸν ἐτέθη ἐν ἐνεργείᾳ κατόπιν ἐκτελέσεως τῶν ἐν λόγῳ ἐργασιῶν.

β) Ἐξαρτημάτων καί παρελκομένων :

αα) Τὰ ἀρχεῖα γενικῶν ἐπισκευῶν φυλάσσονται μέχρι τῆς ἐκτελέσεως τῆς ἐπομένης γενικῆς ἐπισκευῆς.

ββ) Τὰ ἀρχεῖα συντηρήσεως ἢ μετατροπῶν φυλάσσονται ἐπὶ δύο τουλάχιστον ἔτη μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐν λόγῳ ἐργασιῶν.

γ) Τὰ ἀρχεῖα συντηρήσεως, ἐπισκευῶν ἢ μετατροπῶν, τῶν ὁποίων ἀπαιτεῖται ἡ τήρησις μέχρι τοῦ χρόνου πωλήσεως τοῦ ἀεροπορικῶν προϊόντος ἢ ὕλικου, παραδίδονται στό νέο ἰδιοκτῆτη ἢ ἐκμεταλλεύμενο τὸ ἀεροσκάφος ἢ ὕλικόν».

Ἄρθρον 5.

1. Τò ἐδάφιο 6.1.4.1.3.2. τῆς παρ. 6.1. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ./τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«6.1.4.1.3.2. Χρήσις SIMULATORS ἀεροπλάνου γιά τοὺς περιοδικοὺς ἐλέγχους ἱκανότητος Κυβερνητῶν :

α) Ὁ ἕνας ἀπὸ τοὺς δύο ἐξαμηνιαίους περιοδικοὺς ἐλέγχους ἱκανότητος κυβερνήτου δύναται νά ἐκτελεῖται ἐξ ὁλοκλήρου ἐπὶ SIMULATOR ἀεροπλάνου, ὑπὸ μορφῇ ἐγκεκριμένης ἐκπαιδεύσεως, διαρκείας ἢ ὁποία καθορίζεται ἀπὸ

«6.1.8.2. Πρόσφατη Πείρα Έπιμελητοῦ Πτήσεων. Για την ἀνάληψη καθηκόντων ἐπιμελητοῦ πτήσεων με σκοπὸ τὴν ἐξουσιοδότηση καὶ τὸν ἑλεγχὸ τακτικῶν πτήσεων με-

ταφορᾶς ἐπιβατῶν, ὅταν τὸ σύστημα ἐλέγχου πτήσεων ἀπαιτεῖ τὴν ὑπαρξὴ ἐπιμελητοῦ πτήσεων, ὁ ἐνδιαφερόμενος πρέπει νὰ εἶναι ἐξοικειωμένος καὶ νὰ τὸ διαπιστώσει αὐτὸ καὶ ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορέας, μὲ τὰ χρησιμοποιούμενα ἀεροπλάνα καὶ ὅλες τὶς ἀπαραίτητες διαδικασίες πτήσεων τῶν ἀεροπορικῶν ὁδῶν πάνω ἀπὸ τὶς ὁποῖες θὰ ἐκτελοῦν πτήση τὰ ἀεροπλάνα μέσα στὴν περιοχὴ γιὰ τὴν ὁποία ἔχει τὴν εὐθύνῃ τὸ κέντρο ἐλέγχου πτήσεων στὸ ὁποῖο πρόκειται νὰ ἀναλάβει καθήκοντα. Ὁ ἐν λόγῳ ἐπιμελητὴς πτήσεων ἀπαγορεύεται νὰ ἐξουσιοδοτήσῃ τὴν ἐκτέλεση πτήσεων, ἐὰν μέσα στοὺς προηγουμένους 12 μῆνες δὲν ἔχει ἐκτελέσει μία τουλάχιστον μὲ ἐπιστροφὴ πτήση στὴν ὁποία νὰ βρίσκεται μέσα στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως μεταφορικῶν ἀεροπλάνων, τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν τακτικὲς πτήσεις, πάνω ἀπὸ ἀεροπορικὲς ὁδοὺς ἢ τμήματα αὐτῶν, ἀντιπροσωπευτικὰ τῶν ἀεροπορικῶν ὁδῶν τῆς περιοχῆς στὴν ὁποία θὰ ἐκτελεῖ ὑπεύθυνα καθήκοντα. Στὶς πτήσεις αὐτὲς πρέπει νὰ χρησιμοποιοῦνται, ὅσο εἶναι πρακτικῶς δυνατὸ, περισσότεροι τακτικοὶ ἢ προσωρινοὶ ἀερολιμένες καὶ ἀεροδρόμια ἀνεφοδιασμοῦ καὶ ἐναλλαγῆς ἀπὸ ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται κατὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν πτήσεων τοῦ ἀεροπορικῶν μεταφορέως. Οἱ ἐπιμεληταὶ πτήσεων ὅταν ἵπτανται σὲ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἐδαφίου, λογίζεται ὅτι διατελοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ).

6. Τὸ ἐδάφιο 6.5.1.1. τῆς παρ. 6.5. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«6.5.1.1. Ἐλάχιστος ἀριθμὸς μελῶν πληρώματος Πτήσεως. Ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὶς ἀπαιτήσεις ποὺ καθορίζονται στὴν παροῦσα ὑποπαράγραφος 6.5.1., σὲ ὅλες τὶς πτήσεις μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, οἱ ὁποῖες ἐκτελοῦνται μὲ ἀεροπλάνο γιὰ τὰ ὁποῖα ἔχουν ἐφαρμογὴ οἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς τῶν μελῶν πληρώματος πτήσεως πρέπει νὰ εἶναι δύο χειρισταί».

7. Ἡ ὑποπαράγραφος 6.5.2. τῆς παρ. 6.5. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«6.5.3. Συγκυβερνήτης 6.5.3.1. Γιὰ κάθε πτήση ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορέας πρέπει νὰ ὀρίζει ἓνα χειριστὴ κάτοχο τουλάχιστον τῶν προσόντων ποὺ καθορίζονται στὸ ἐδάφιο 6.1.2.2.2. τοῦ παρόντος, ὁ ὁποῖος θὰ ἐκτελεῖ καθήκοντα συγκυβερνήτου. 6.5.3.2. Ἐνας τουλάχιστον ἀπὸ τοὺς συγκυβερνήτας ποὺ ὀρίζονται μέλη πληρώματος πτήσεως τῶν ἀεροπλάνων ποὺ ἐκτελοῦν πτήσεις γιὰ τὶς ὁποῖες ἀπαιτοῦνται τρεῖς (3) ἢ περισσότεροι χειρισταί, πρέπει νὰ εἶναι κάτοχος ἐν ἰσχύϊ πτυχίου χειριστοῦ ἐναερίων γραμμῶν μὲ βιανότητα κυβερνήτου στὸν τύπο τοῦ ἀεροπλάνου στὸν ὁποῖο θὰ χρησιμοποιηθεῖ καὶ νὰ ἔχει ἀξιοποιηθεῖ πλήρως, γιὰ νὰ χρησιμοποιηθεῖ ὡς κυβερνήτης».

Ἄρθρον 6.

1. Τὸ ἐδάφιο 7.1.2.5.2. τῆς παρ. 7.1. τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«7.1.2.5.2. Μεταφορὰ φορτίου. Ὅλο τὸ φορτίο πρέπει νὰ φορτώνεται καὶ νὰ προσδένεται ἀσφαλῶς μέσα στὰ ἐγκεκριμένα, σύμφωνα μὲ τὸν κανονισμὸ περὶ πτητικῆς ἱκανότητος μεταφορικῶν ἀεροπλάνων, διαμερίσματα. Τοποθέτηση φορτίου μέσα στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως τοῦ ἀεροπλάνου ἀπαγορεύεται».

2. Μετὰ τὸ ἐδάφιο 7.1.2.5.4. τῆς παρ. 7.1. τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος προστίθεται ἐδάφιο 7.1.2.5.5., τὸ ὁποῖο ἔχει ὡς ἐξῆς :

«7.1.2.5.5. Ἐνημέρωση ἐπιβατῶν. 7.1.2.5.5.1. Ἐνημέρωση ἐπιβατῶν πρὶν καὶ κατὰ τὴν διάρκεια τῆς πτήσεως. Πρὶν ἀπὸ κάθε ἀπογείωση ἢ προσγείωση τοῦ ἀεροπλάνου, ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορέας πρέπει νὰ ἐξασφαλίζει ὅτι ὅλοι οἱ ἐπιβάτες ἐνημερώθηκαν διὰ ζώσης ἀπὸ μέλος τοῦ πληρώματος μέσω τοῦ συστήματος ἀνακοινώσεων ἐπιβατῶν, ὅτι ἀπαγορεύεται τὸ κἀπνισμα καὶ ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ προσδεθοῦν στὰ καθίσματά τους, κατὰ τὴν διάρκεια τῆς ἀπογείωσης ἢ τῆς προσγείωσης. Ἐπίσης πρέπει νὰ ἐξα-

σφαλίζει ὅτι ὅλοι οἱ ἐπιβάτες ἐνημερώθηκαν γιὰ τὰ σημεῖα στὰ ὁποῖα βρίσκονται οἱ ἐξοδοὶ κινδύνου. Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἐνημέρωση αὐτὴ ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορέας πρέπει νὰ τοποθετῇ σὲ κατὰλληλα σημεῖα μέσα στὸ ἀεροπλάνο ἐντυπα τὰ ὁποῖα θὰ περιέχουν:

α) Σχεδιαγράμματα καὶ ὁδηγίες, σχετικὲς μὲ τὴ λειτουργία τῶν ἐξόδων κινδύνου.

β) Ὁδηγίες, σχετικὲς μὲ τὸν τρόπο χρησιμοποίησεως τοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ τῶν μέσων ἐπείγουσας ἀνάγκης.

Τὰ ἐντυπα αὐτὰ πρέπει νὰ περιέχουν πληροφορίες σχετικὲς μόνο ὡς πρὸς τὸ συγκεκριμένο ἀεροπλάνο. μέσα στὸ ὁποῖο τοποθετοῦνται γιὰ ἐνημέρωση τῶν ἐπιβατῶν 7.1.2.5.5.2. Ἐνημέρωση ἐπιβατῶν κατὰ τὶς πτήσεις ἀνωθεν θαλάσσης. Σὲ ὅλες τὶς πτήσεις ποὺ ἐκτελοῦνται πάνω ἀπὸ τὴ θάλασσα, γιὰ τὶς ὁποῖες ἀπαιτεῖται ὁ ἐξοπλισμὸς ποὺ καθορίζεται στὸ ἐδάφιο 5.5.2.2. τοῦ παρόντος, ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορέας πρέπει νὰ ἐξασφαλίζει ὅτι οἱ ἐπιβάτες τοῦ ἀεροπλάνου, ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἐνημέρωση ποὺ καθορίζεται στὸ προηγούμενο ἐδάφιο 7.1.2.5.5.1., ἐνημερώθηκαν γιὰ τὰ σημεῖα στὰ ὁποῖα βρίσκονται τοποθετημένα τὰ μέσα διατηρήσεως στὴ ζωὴ τῶν ἐπιβαινόντων (ἀτομικὰ σωσίβια, σωστικά ἐφόδια κλπ.) καὶ τὸν τρόπο χρησιμοποίησεως αὐτῶν, καθὼς καὶ γιὰ τὰ σημεῖα ἐκεῖνα στὰ ὁποῖα ἔχουν τοποθετηθεῖ οἱ σωσίβιες λέμβοι. Ἡ ἐνημέρωση αὐτὴ γίνεται διὰ ζώσης, μέσω τοῦ συστήματος ἀνακοινώσεων ἐπιβατῶν καὶ μὲ ἐπίδειξη ἀπὸ μέλος τοῦ πληρώματος καὶ περιλαμβάνει τὸν τρόπο χρησιμοποίησεως καὶ πληρώσεως μὲ ἀέρα τῶν ἀτομικῶν σωσίβιων. Ἡ ἐνημέρωση γίνεται πρὶν τὸ ἀεροπλάνο ἀφίχθεῖ πάνω ἀπὸ τὴ θάλασσα. Στὴν περίπτωση ποὺ τὸ ἀεροπλάνο διέρχεται πάνω ἀπὸ τὴ θάλασσα ἀμέσως μετὰ τὴν ἀπογείωση, τότε ἡ ἐνημέρωση αὐτὴ πραγματοποιεῖται πρὶν ἀπὸ τὴν ἀπογείωση. 7.1.2.5.5.3. Ἡ μέθοδος καὶ οἱ σχετικὲς διαδικασίες, σύμφωνα μὲ τὶς ὁποῖες θὰ γίνεται ἡ ἐνημέρωση τῶν ἐπιβατῶν ποὺ καθορίζεται στὰ προηγούμενα ἐδάφια 7.1.2.5.5.1 καὶ 7.1.2.5.5.2., περιέχονται στὸ Ἐγχειρίδιο Τεχνικῆς Ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἀεροπορικῶν μεταφορέως».

3. Ἡ ὑποπαράγραφος 7.2.1 τῆς παρ. 7.2. τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«7.2.1. Γενικά. Ὁ κυβερνήτης κατὰ τὴ διάρκεια τῆς πτήσεως κυβερνᾷ τὸ ἀεροπλάνο, διοικεῖ τὸ πλήρωμα καὶ εἶναι ὑπεύθυνος γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῶν ἐπιβατῶν, τοῦ πληρώματος, τοῦ φορτίου καὶ τοῦ ἀεροπλάνου. Ὁ κυβερνήτης ἐνεργῶντας κάτω ἀπὸ τὴν ἀπειλὴ προσώπων, στὴν παράνομη κατοχὴ τῶν ὁποίων ἔχει περιέλθει τὸ ἀεροπλάνο, ἀπαλλάσσεται ἀπὸ κάθε εὐθύνῃ γιὰ τυχὸν μὴ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος».

4. Τὸ ἐδάφιο 7.2.8.1. τῆς παρ. 7.2. τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«7.2.8.1. Δικαιούμενα πρόσωπα. Ἐκτὸς ἀπὸ τὰ μέλη πληρώματος, δύνανται νὰ εἰσέρχονται καὶ νὰ παραμένουν στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως τῶν ἀεροπλάνων, τὰ κατωτέρω πρόσωπα:

α) Ὑπάλληλοι ἀσφαλείας πτήσεων ΥΠΑ, ὅταν ἵπτανται γιὰ τὴν ἐκτέλεση ἐν πτήσῃ ἔργου σύμφωνα μὲ κείμενες διατάξεις, καθὼς καὶ ἄλλοι ὑπάλληλοι τῆς ΥΠΑ, οἱ ὁποῖοι ἵπτανται μὲ ἐντολὴ τῆς γιὰ τὸν αὐτὸ σκοπὸ. Ὁ κυβερνήτης δικαιούται, σὲ περίπτωσι καταστάσεως ἐπείγουσας ἀνάγκης καὶ πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ἀσφαλείας, νὰ ἀπαγορεύει τὴν εἴσοδο στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως ὑποτιθέμενου προσώπου.

β) Μὲ ἄδεια τοῦ κυβερνήτου, ὑπάλληλοι τῆς ΥΠΑ ἢ ἄλλων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν καθὼς καὶ ὑπάλληλοι τοῦ ἀεροπορικῶν μεταφορέως ἢ ἄλλων ἀεροπορικῶν ὁργανισμῶν, τὰ καθήκοντα καὶ τὸ ἔργο τῶν ὁποίων εἶναι τέτοια ὥστε ἡ παρουσία των στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως νὰ καθίσταται ἀναγκαία ἢ ὠφέλιμος γιὰ τὴν ἀσφαλῆ διεξαγωγὴ τῆς πτητικῆς λειτουργίας. Στὴν ἔννοια τοῦ παρόντος ἐδαφίου περιλαμβάνονται κρατικοὶ ὑπάλληλοι οἱ ὁποῖοι ὑπεύθυνα χει-

ρίζονται θέματα ασφαλείας πτήσεων και υπάλληλοι του αεροπορικού μεταφορέως, όπως είναι οι χειριστάι, επιμεληταί πτήσεων, ραδιοχειριστάι και μηχανικοί, ή επαγγελματική ικανότης τών οποίων θα βελτιωθεί διά τῆς εξουκειώσεως των με τίς συνθήκες πτήσεως τοῦ αεροπλάνου. Ὑπάλληλοι αεροσταθμῶν, πρακτορείων και ἐν γένει υπάλληλοι, τὰ καθήκοντα τών οποίων δέν ἔχουν σχέση με τὴν πτητική λειτουργία τών αεροπλάνων, δέν ἐμπίπτουν στήν ἐννοια τοῦ παρόντος.

γ) Με ἄδεια τοῦ κυβερνήτου, κάθε ἄλλο πρόσωπο εἰδικὰ ἐξουσιοδοτημένο ἀπὸ τὴν ὙΠΑ και τὸν αεροπορικό μεταφορέα.

Ἀνεξαρτήτως τών ἀνωτέρω, ὁ κυβερνήτης φέρει εὐθύνη ἐὰν εἰσέλθουν και παραμείνουν στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως τοῦ αεροπλάνου πρόσωπα περισσότερα τοῦ ἀριθμοῦ τών διατιθεμένων εἰς αὐτὸν θέσεων.

5. Τὸ ἐδάφιο 7.4.6.3. τῆς παρ. 7.4. τοῦ ἀρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἐξῆς :

«7.4.6.3. Βλάβαι κινητήρος ἢ προληπτική κράτηση. Ὅταν κινητήρας αεροπλάνου κρατήσει ἐν πτήσει, λόγω βλάβης ἢ προληπτικὰ γιὰ τὴν πρόληψη πιθανῆς βλάβης, πρέπει νὰ πραγματοποιηθεῖ προσγείωση στὸ πλησιέστερο, ἀπὸ ἀπόψεως χρόνου, κατάλληλο αεροδρόμιο, στὸ ὁποῖο εἶναι δυνατό νὰ ἐκτελεσθεῖ ἀσφαλῆς προσγείωση. Στὴν περίπτωσιν αὐτὴ ὁ κυβερνήτης τοῦ αεροπλάνου ὑποχρεοῦται νὰ ἐνημερώσει ἀμέσως, μόνις αὐτὸ καταστεῖ δυνατό, τὴν ἀρμοδία ἀρχὴ ἐδάφους γιὰ τὴν κράτηση τοῦ κινητήρος. Κυβερνήτης αεροπλάνου με τρεῖς ἢ περισσότερους κινητήρες δύναται, ἐὰν ὑποστῇ βλάβῃ ἢ κρατήσει ἐν πτήσει ἕνας κινητήρας, νὰ συνεχίσει τὴν πτήσιν πρὸς αεροδρόμιο τῆς ἐκλογῆς του, ἐφ' ὅσον ἀποφασίσαι ὅτι μιὰ τέτοια ἐνέργεια εἶναι ἀπὸ πλευρᾶς ασφαλείας, ἐξ ἴσου ἀσφαλῆς με προσγείωση στὸ πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο. Στὴν περίπτωσιν αὐτὴ πρέπει νὰ λαμβάνει ὑπόψη του τοὺς κατωτέρω παράγοντες :

α) Τὴ φύσιν τῆς κακῆς λειτουργίας και τῶν πιθανῶν μηχανικῶν δυσκολιῶν, ποὺ εἶναι δυνατόν νὰ ἀντιμετωπισθοῦν ἐὰν συνεχισθεῖ ἡ πτήσιν.

β) Τὴ δυνατότητα χρησιμοποίησεως τοῦ κρατηθέντος κινητήρος.

γ) Τὸ ὕψος πτήσεως, τὸ βάρος τοῦ αεροπλάνου και τὰ διαθέσιμα καύσιμα κατὰ τὸ χρόνο τῆς κρατήσεως τοῦ κινητήρος.

δ) Τίς μετεωρολογικῆς συνθήκες ἐπὶ αεροπορικῆς ὁδοῦ και τὰ δυνατὰ σημεία προσγειώσεως.

ε) Τὴν κίνησιν ἐναερίου κυκλοφορίας.

στ) Τὴ μορφολογία τοῦ ἐδάφους, και

ζ) Τὴν ἐξουκειώσιν του με τὸ αεροδρόμιο ποὺ θὰ χρησιμοποιηθεῖ.

Ἐφ' ὅσον τὸ αεροπλάνο δέν προσγειωθεῖ στὸ πλησιέστερο ἀπὸ ἀπόψεως χρόνου κατάλληλο αεροδρόμιο ἀλλὰ σὲ ἄλλο ὁ κυβερνήτης ὑποχρεοῦται νὰ ὑποβάλει μετὰ τὸ πέρας τῆς πτήσεως γραπτὴ ἀναφορὰ σὲ δύο ἀντίτυπα στὸν αεροπορικό μεταφορέα, στήν ὁποία θὰ ἐκθέτει τοὺς λόγους ποὺ τὸν ἀνάγκασαν νὰ κατευθυνθεῖ και νὰ προσγειωθεῖ σὲ ἄλλο αεροδρόμιο τῆς ἐκλογῆς του. Ὁ αεροπορικός μεταφορέας ἐντὸς τριῶν ἡμερῶν ἀπὸ τὴν ἐπιστροφὴ τοῦ χειριστοῦ στὴ βάση του, ὑποβάλλει στήν ὙΠΑ τὸ ἀντίγραφο τῆς ἀναφορᾶς τοῦ κυβερνήτου με τίς σχετικὰς ἀπόψεις του.

Στὸν Ὑπουργὸ Συγκοινωνιῶν, ἀναθέτουμε τὴ δημοσίευσιν και ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθῆναις τῇ 1 Ἰουνίου 1979

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΩΝΑΣ

Η ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Η έτήσια συνδρομή της Έφημερίδας της Κυβερνήσεως, η τιμή των φύλλων της που πωλείται τμηματικά και τα τέλη δημοσιεύσεων στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίστηκαν από 1 Ιανουαρίου 1979 ως ακολούθως:

Α' ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

1. Για το Τεύχος Α'	Δραχ.	600
2. » » » Β'	»	700
3. » » » Γ'	»	500
4. » » » Δ'	»	1.000
5. » » » Νομικών Προσώπων Δ.Δ. κ.λπ.	»	500
6. » » » Παράρτημα	»	300
7. » » » Άνωνύμων Έταιρειών κ.λπ. .	»	3.000
8. » » Δελτίο Έμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ίδιοκτησίας	»	200
9. Για όλα τα τεύχη και το Δ.Ε.Β.Ι.	»	6.000

Οι Δήμοι και οι Κοινότητες του Κράτους καταβάλλουν το 1/2 των ανωτέρω συνδρομών.

Υπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογούν τὰ ἐξῆς ποσά:

1. Για το Τεύχος Α'	Δραχ.	30
2. » » » Β'	»	35
3. » » » Γ'	»	25
4. » » » Δ'	»	50
5. » » » Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου κ.λπ.	»	25
6. » » » Παράρτημα	»	15
7. » » » Άνωνύμων Έταιρειών κ.λπ. .	»	150
8. » » Δελτίο Έμπ. καὶ Βιομ. Ίδιοκτησίας .	»	10
9. Για όλα τα τεύχη	»	300

Β'. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Η τιμή πωλήσεως κάθε φύλλου, μέχρις 8 σελ., είναι 3 δρχ., από 9 ως 40 σελ. 8 δρχ., από 41 ως 80 σελ. 15 δρχ., από 81 σελ. και άνω η τιμή πωλήσεως κάθε φύλλου προσαυξάνεται κατά 15 δρχ. ανά 80 σελίδες.

Γ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

1. Στο τεύχος Άνωνύμων Έταιρειών και Έταιρειών Περιορισμένης Εύθνης:

Α' Δημοσιεύματα Άνωνύμων Έταιρειών:

1. Τών δικαστικών πράξεων	Δραχ.	400
2. Τών καταστατικών Άνωνύμων Έταιρειών ..	»	10.000
3. Τών τροποποιήσεων τών καταστατικών τών Άνωνύμων Έταιρειών	»	2.000
4. Τών ανακοινώσεων και προσκλήσεων σε γενικές συνέλευσεις, τών κατά το άρθρο 32 του Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, τών ανακοινώσεων, που προβλέπονται από το άρθρο 59 παρ. 3 του Ν.Δ. 400/70 «περί Άλλοδαπών Ασφαλιστικών Έταιρειών» και τών αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου του ΕΛΤΑ, που αναφέρονται σε προσωρινές διατάξεις ..	»	1.000
5. Τών ισολογισμών τών Άνωνύμων Έταιρειών ..	»	4.000
6. Τών συνοπτικών μηνιαίων καταστάσεων τών Τραπεζικών Έταιρειών	»	1.000
7. Τών αποφάσεων «περί έγκρισης τιμολογίων τών Ασφαλιστικών Έταιρειών»	»	600
8. Τών υπουργικών αποφάσεων «περί παροχής άδειας έπαγασίας τών εργασιών Ασφαλιστικών Έταιρειών», τών εκθέσεων περιουσιακών στοιχείων Άνωνύμων Έταιρειών γενικά, και τών αποφάσεων του Δ.Σ. του ΕΛΤΑ, με τις οποίες εγκρίνονται και δημοσιεύονται οι κανονισμοί αυτού	»	4.000
9. Τών αποφάσεων «περί παροχής πληρεξουσιότητας προς αντιπροσώπευσιν εν Έλλάδι άλλοδαπών Έταιρειών» και τών αποφάσεων «περί μεταβίβασης του χαρτοφυλακίου Άσφαλιστικών Έταιρειών κατά το άρθρον 59 παρ. 1 του Ν.Δ. 400/70»	»	2.000
10. Τών αποφάσεων «περί συγχωνεύσεως Άνωνύμων Έταιρειών»	»	10.000

11. Τών αποφάσεων της Έπιτροπής του Χρηματιστηρίου «περί εισαγωγής χρεωγράφων εις το Χρηματιστήριο προς διαπραγμάτευση, συμφώνως προς τās διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/67»

Δραχ. 1.000

12. Τών αποφάσεων της Έπιτροπής κεφαλαιαγοράς «περί διαγραφής χρεωγράφων εκ του Χρηματιστηρίου, συμφώνως προς τās διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/1967»

1.000

Β'. Δημοσιεύματα Έταιρειών Περιορισμένης Εύθνης:

1. Τών καταστατικών	»	1.000
2. Τών τροποποιήσεων τών καταστατικών ...	»	400
3. Τών ανακοινώσεων και προσκλήσεων	»	200
4. Τών ισολογισμών	»	1.000
5. Τών εκθέσεων εκτιμήσεως περιουσιακών στοιχείων	»	1.000

Γ'. Δημοσιεύματα Άλληλασφαλιστικών Συνεταιρισμών - Άλληλασφαλιστικών Ταμείων και Φιλανθρωπικών Σωματείων:

1. Τών υπουργικών αποφάσεων «περί χορηγίσεως άδειας λειτουργίας Άλληλασφαλιστικών Συνεταιρισμών - Άλληλασφαλιστικών Ταμείων»	»	1.000
2. Τών Ισολογισμών τών ανωτέρω Συνεταιρισμών, Ταμείων και Σωματείων	»	1.000

II. Στο Τέταρτο τεύχος τών δικαστικών πράξεων, προσκλήσεων και λοιπών δημοσιεύσεων

400

Το ποσοστό επί τών τελών δημοσιεύσεων στο Τεύχος Άνωνύμων Έταιρειών και Έταιρειών Περιορισμένης Εύθνης, που πρέπει να καταβάλλεται υπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ), όρίσθηκε γενικά σε 5 ο/ο.

Δ'. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Οι συνδρομές του εσωτερικού και τα τέλη δημοσιεύσεων καταβάλλονται στα Δημόσια Ταμεία έναντι αποδεικτικού εισπράξεως, το όποιο φροντίζει ο ενδιαφερόμενος να το στείλει στη Γενική Δ/ση του Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

2. Οι συνδρομές του εξωτερικού είναι δυνατό να στέλνονται και σε ανάλογο συνάλλαγμα με έπιταγή επ' ονόματι του Διευθυντή τών Διοικητικών και Οικονομικών Υποθέσεων του Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Το υπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστό επί τών ανωτέρω συνδρομών και τελών δημοσιεύσεων καταβάλλεται ως εξής:

α) στην Αθήνα: στο Ταμείο του ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου),

β) στις υπόλοιπες πόλεις του Κράτους: στα Δημόσια Ταμεία και αποδίδεται στο ΤΑΠΕΤ σύμφωνα με τις 192378/3639/1947 (ΡΟΝΕΟ 185) και 178048/5321/31.7.65 (ΡΟΝΕΟ 139) εγκύκλιες διαταγές του Γ.Α.Κ.,

γ) στις περιπτώσεις συνδρομών εξωτερικού: όταν η άποστολή τους γίνεται με έπιταγές μαζί μ' αυτές στέλνεται και το υπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστό.

Ο Γενικός Διευθυντής
ΑΘΑΝ. ΠΑΝ. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ